Der Andrea Doria - Stockholm Fall

Berichtet von Jürgen Gerpott

Prolog

Am 25. Juli 1956 kam es zu einer folgenschweren Kollision zwischen einem italienischen und einem schwedischen Passagierschiff: bei der Kollision der *Andrea Doria* (Rufzeichen ICEH) und der *Stockholm* (Rufzeichen SEJT) kamen 51 Menschen ums Leben. Die *Andrea Doria* blieb nach der Kollision noch rund 11 Stunden schwimmfähig bevor sie am Folgetag um 10:09 kenterte und im rund 70 m tiefen Wasser südlich von Nantucket (vor New York) versank. Udo Lindenbergs Hit „*alles klar auf der Andrea Doria*" bezieht sich auf dieses Unglück.

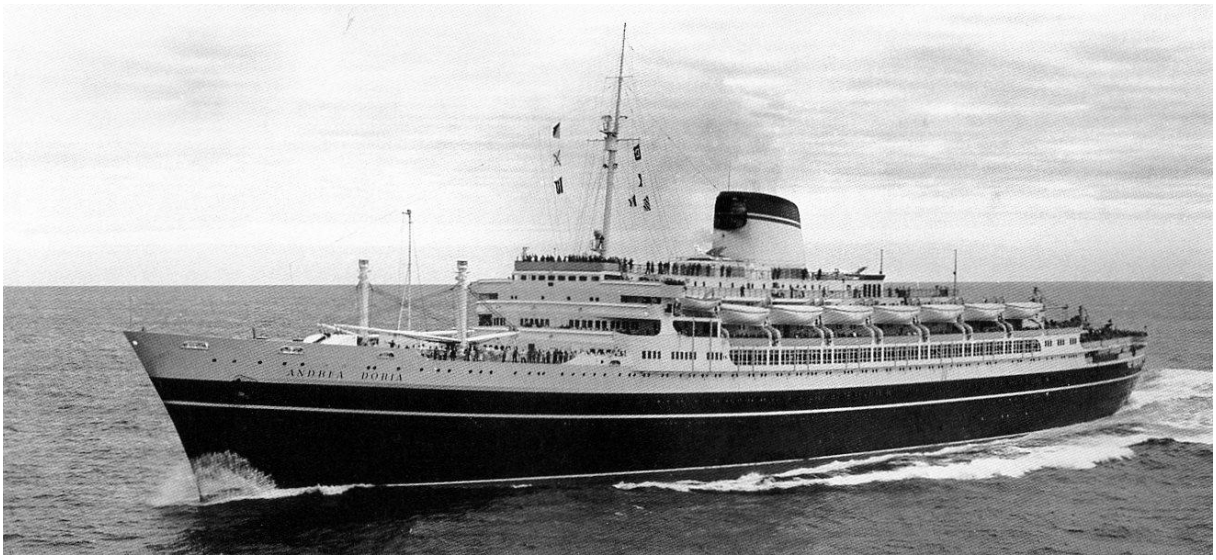
M.S. *Stockholm* – SEJT der Svenska America Line

Die Stockholm mit beschädigtem Bug nach der Kollision

Die Stockholm war gegen Mittag aus New York ausgelaufen lief mit Ostkurs zum Nantucket Feuerschiff, dem üblichen Ansteuerungspunkt für die Transatlantikfahrt von und nach Europa. Die Abendwache von 20 bis 24 Uhr hatte der junge III. Offizier Johan Ernst Carstens-Johannsen zusammen mit drei Matrosen, einer am Ruder, einer auf Ausguck und einer auf Standby, stündlich wechseln sie sich ab und rotieren in ihren Aufgaben. Kapitän Nordenson hatte einen Generalkurs von 89 Grad angeordnet, der das Schiff von den Narrows vor New York zum Nantucket Feuerschiff auf einer mehr nördlichen Route führen würde. Es gab keine Vorschrift, die gegen die Wahl dieser Route sprach. Nach heutigen Regeln lag sein Ostkurs aber im Gebiet der für westwärts fahrende Schiffe, wie der *Andrea Doria*, reservierten Route! Die Sicht

war gut, die See ruhig. Das Motorschiff fuhr mit seiner Dienstgeschwindigkeit von rund 18 Knoten. Die Radaranlage war in Betrieb und auf einen weiten Bereich eingestellt. In New York war die Radaranlage durch eine Service Firma gewartet worden. Dass die Radaranzeige am Bildschirm und die Ausrichtung der Antenne danach im Einklang waren, sollte als gegeben angenommen werden. Eine Abweichung um wenige Grad hätte ein verfälschtes Bild der Lage geben können.

T.S. Andrea Doria - ICEH der Italia Line



Die Andrea Doria, das damals schnellste Schiff der Italienischen Flotte

Die *Andrea Doria* kam aus ihrem Heimathafen Genua und befand sich in den Abendstunden in der Nähe des Nantucket Feuerschiffes. Am Nachmittag war der berüchtigte Nebel östlich von der Nantucket Island aufgekommen, und Kapitän Calamei befand sich seit 15 Uhr auf der Brücke. Auf Grund der Nebellage waren mehrere Offiziere und Matrosen auf Wache.

Man hatte das Feuerschiff in 1 Seemeile Abstand passiert, ohne es gesehen zu haben, und steuerte nun einen neuen Kurs von 264 Grad. Das Schiff gab die bei Nebel vorgeschriebenen Schallsignale ab. Beide Radaranlagen waren ständig durch einen Offizier besetzt. Die Fahrt des Schiffes war geringfügig wegen des Nebels auf 22 Knoten vermindert worden.

Fahrregeln

Seit 1889 gibt es international vereinbarte Fahrregeln. Man einigte sich auf ein 'Rechtsfahrgebot'. Wenn Schiffe sich auf hoher See mit nahezu entgegengesetzten Kursen begegnen und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, sollen sie rechtzeitig so manövrieren, dass sie sich Backbord an Backbord passieren. „Rot an Rot, dat geit good“ lautete die Devise. 'Verkehrte Begegnungen' sind zwar auch zugelassen, aber nur wenn sich beide Schiffe in Sicht haben und die Gefahr einer Kollision ausgeschlossen werden kann!

Ausrüstung

Wesentliche Verfahren und Geräte zur sicheren Schiffsführung wie Verkehrstrennungsgebiete VTG, AIS und UKW Seefunk für kürzere Entfernungen waren 1956 noch nicht eingeführt. Zur Kommunikation über größere Distanzen stehen Mittelwellen und Kurzwellen Funkanlagen bereit, Funkpeiler und andere Peilgeräte wie z.B. Loran werden auch benutzt.

Insbesondere AIS ist in heutiger Zeit ein Verfahren zur Absicherung des Fahr-

betriebes. Neben anderen Angaben übermittelt das AIS System Daten zur Position, Kurs und Fahrt, die von allen Schiffen im Umkreis empfangen und ausgewertet werden können. Radargeräte zur Ortung anderer Fahrzeuge gehörten zur Pflichtausrüstung, die *Andrea Doria* hatte zwei Anlagen an Bord. Je nach Antennenhöhe, Sendeleistung und Güte des Ziels liegen die maximalen Reichweiten zwischen 20 und 40 sm.

Radarkontakt

Gegen 23 Uhr Ortszeit, auf 17 sm Distanz, erschienen Radarechos auf den Bildschirmen der Schiffe. Die *Stockholm*, ostwärts fahrend, hatte ein Echo Backbord von seiner Radar-Vorauslinie. Es könnte also zu einer normgerechten Begegnung kommen. Carstens plottet das Echo, um den Kurs des Gegners zu bestimmen. Es ist zwar diesig, aber noch kein Nebel, folglich gibt er kein Nebelsignal. Er hatte eine leichte Kurskorrektur auf 91 Grad vorgenommen um wieder auf seine Kurslinie zu kommen, denn eine nördliche Strömung hatte das Schiff nach Norden versetzt. Die Kurskorrektur nach Süden ist gleichzeitig im Sinne der beabsichtigten Begegnung Backbord an Backbord mit dem Gegenkommer.

Auf der *Andrea Doria* sehen die Offiziere das Echo der *Stockholm* leicht an Steuerbord von ihrer Radar-Vorausline. Spätestens jetzt hätte das Schiff Maßnahmen ergreifen müssen, um ein Kreuzen der Kurslinie der *Stockholm* zu vermeiden. Es wäre eine Kursänderung von 6-8 Grad nach Steuerbord notwendig gewesen, damit die *Stockholm* auch auf dem Radarschirm an Backbord erscheint. Die Schiffe nähern sich einander mit 40 Knoten, also jede Minute um ca. 0,6 Seemeilen. Auf eine Distanz von ca 2 sm bekommen sie einander in Sicht. Carstens sieht die Lichter der Andrea Doria, die Seitenlaterne zeigt rot und das vordere Dampferlicht liegt links von der hinteren Toplaterne. Jedoch sieht er, wie die Doria auf ihn zudreht. Carstens gibt sofort 'Hart Steuerbord' in der Hoffnung, dass die *Andrea Doria* ihren verhängnisvollen Kurs ändert, und sie doch noch freikommen.

Kapitän Calamei auf der *Andrea Doria* gibt jedoch bei Insichtkommen der *Stockholm* den Befehl 'hart Backbord, nichts Steuerbord'. Hat er sich versehen und meinte er es genau anders herum? War er übermüdet von der langen Wache? Die Kollision läßt sich auf die kurze Distanz nicht mehr verhindern. Die *Stockholm* bohrt sich ungefähr 9 m in die Steuerbordseite der *Andrea Doria* kurz hinter der Brücke und reißt ein riesiges Loch in die Bordwand. Die beiden Schiffe verhaken sich einige Zeit ineinander, kommen dann aber wieder frei voneinander.

Die *Andrea Doria* bekommt schnell zirka 18 ° Schlagseite nach Steuerbord. Der Bug der *Stockholm* wurde um rund 22 m eingedrückt.

S O S

Beide Schiffe senden SOS auf der Seenotwelle 500 kHz. Die Sendungen werden von Küstenfunkstellen und anderen Schiffen beantwortet. Auf beiden Schiffen werden zunächst die Schäden ermittelt. Für die Stockholm wird schnell klar, dass sie schwimmfähig bleiben wird. Die Lage der *Andrea Doria* ist dagegen aussichtslos. Calamei denkt noch daran, das Schiff in flacherem Wasser vor Nantucket Island auf Grund zu setzen. Aber durch den Wassereinbruch im Maschinenraum fallen der Reihe nach die Generatoren aus, so dass die Pumpen nicht mehr betrieben werden können. Ballastwasser um die Schräglage auszugleichen kann wegen der Krängung nicht umgepumpt oder genommen werden.

Hilfe kommt

Durch die Seenot-Leitstelle werden Schiffe zur Hilfe aufgerufen. Am selben Tag war die *Ile de France* aus New York ausgelaufen und befand sich östlich von den Havaristen. Auf dringende Bitte von Kapitän Calamei wendet die *Ile de France* und fährt zum Havarieort zurück um sich an der Rettungsaktion zu beteiligen. Die Rettungsschiffe nutzen ihre Boote um Menschen von der *Andrea Doria* zu bergen. Das Schiff selbst kann nur seine Rettungsboote auf der Steuerbordseite nutzen, die Boote an Backbord können wegen der Krängung nicht ausgeschwenkt werden. Auf beiden Schiffen kommen zusammen 51 Menschen ums Leben. Für die Passagiere in den Steuerbord-Kabinen, wo die *Stockholm* in den Rumpf eingedrungen ist, bestand keinerlei Überlebenschance. Es kamen auch Passagiere durch unbedachte Handlung um, weil sie unkontrolliert über Bord sprangen und dabei unsanft auf einem der darunter befindlichen Rettungsboote landeten.

Andrea Doria kentert – Stockholm 'kriecht' nach New York

Die *Andrea Doria* bleibt noch 11 Stunden schwimmfähig, die Krängung nimmt jedoch stetig zu, und am Folgetag gegen 10 Uhr versinkt sie dann im dort ca 70 m tiefen Meer. Die *Stockholm* fährt in ganz langsamer Fahrtstufe zurück nach New York.

Die Anwälte haben das Sagen!

Es kommt die Stunde der Anwälte. Die staatliche italienische Italia Line verlangt Schadenersatz von zunächst 25. später 30 Millionen Dollar für den Verlust der 3 Jahre alten Andrea Doria. Der amerikanische Anwalt Underwood, als 'ganz harter Hund' bekannt, übernimmt die Vertretung der Italia Line. Die Svenska America Linie verlangt im Gegenzug rund 10 Millionen Dollar zur Schadensregulierung incl. Der Ansprüche der geschädigten Passagiere. Ihr Anwalt Haith gilt als besonnen, aber in der Sache genauso hart.

Feststellungsverfahren in New York

Neben dem eigentlichen Gerichtsverfahren zur Klärung der Schuldfrage und Regulierung der Haftungsfragen gib es vorab ein Feststellungsverfahren. Der Wachoffizier der *Stockholm* muß als erster in den Zeugenstand und wird vom Anwalt der Italia Line vernommen. Volle 10 Tage muss Carstens die Fragen beantworten. Zeitweise artet die Befragung in der Art aus, dass der Anwalt den Zeugen anbrüllt. Obwohl Carstens genügend englisch sprechen und verstehen kann, wird die Befragung von Dolmetschern übersetzt. Dies gibt ihm die Gelegenheit seine Anworten zu überdenken. Nach anfänglichen Unsicherheiten wird Carstens immer sicherer in seinem Auftreten, denn er ist davon überzeugt, alles richtig gemacht zu haben. Auch Kapitän Calamei wird vernommen. Er ist ein gebrochener Mann und beantwortet die Fragen der Anwälte mit leiser Stimme. Er muß zugeben, dass auf der *Andrea Doria* ein Radarplot zur Feststellung des Kurses des Gegners nicht angefertigt wurde. Auch die Fahrtreduktion bei Nebelfahrt wird eingehend erörtert. Die Schiffstagebücher vorangegangener Reisen werden über das jeweilige Verhalten der Schiffsführung bei Sichtminderung zu Rate gezogen. Viele weitere Zeugen der beiden Schiffe werden in den Zeugenstand gerufen und müssen Rede und Antwort stehen. An die 50 weitere Anwälte vertreten die Anliegen der Klienten.

War die Andrea Doria ausreichend stabil ?

Zum Ende der Befragung verlangen die Anwälte der *Stockholm* Unterlagen der Bauwerft über die Stabilität der *Andrea Doria*. Das Verfahren wird auf einen späteren Termin vertagt. Die Durchsicht der Unterlagen ergibt, dass die *Andrea Doria* mit den leeren Brennstoff- und Wassertanks am Ende der Reise nur noch „gerade eben“ stabil

ist! Zur Erhöhung der Stabilität hätten die Tanks zum Ende der Reise mit 4000 t Ballastwasser gefüllt werden müssen. Dies wird allgemein nicht gerne gemacht, denn vor dem Bunkern neuen Treibstoffes oder Trinkwassers hätten die Tanks gereinigt, und das ölige Ballastwasser gesondert entsorgt werden müssen, was naturgemäß erhebliche Kosten verursacht. Die *Andrea Doria* hatte auf ihrer Jungfernfahrt nach einer größeren Welle vor Nantucket schon einmal bis zu 28 Grad Schräglage eingenommen, aus der sie sich nur langsam wieder aufgerichtet hatte. Die gerade noch ausreichende Stabilität gilt jedoch nur, wenn der Schiffskörper intakt ist. Nach der Havarie fehlte der Auftrieb an Steuerbord, so dass die Kenterung unvermeidlich war.

Einigung

Im darauffolgenden Januar kommen die Anwälte in London zusammen und verhandeln weiter. Beide Schiffe sind bei Lloyds versichert. Die *Stockholm* ist zwar in die Seite der *Andrea Doria* gefahren, aber die ist dagegen der *Stockholm* auch direkt vor den Bug gelaufen. Die *Andrea Doria* wäre nicht gekentert, wenn sie ausreichende Stabilitätsreserven gehabt hätte. Man kommt überein einen Schadensfonds einzurichten, um die Ansprüche der Geschädigten bedienen zu können. Die Italia Line muß ihr Schiff abschreiben, und die Svenska America Linie muß die Reparatur ihrer *Stockholm* selbst bezahlen. Rund 1 Jahr dauert es bis die Bugsektion erneuert ist, und das Schiff wieder in Fahrt kommt.

Medien

Der Andrea Doria – Stockholm Fall hat ein großes Medieninteresse ausgelöst. Das Verfahren wurde von der Presse verfolgt, in den damals üblichen Wochenschauen im Kino wurden Bilder der sterbenden Andrea Doria gezeigt.

Stockholm steht zum Verkauf

Die *Stockholm* hatte danach noch ein bewegtes Leben und ist 2021 immer noch in Fahrt. Sie war in 5 Ländern registriert und hatte 11 wechselnde Eigentümer. Fast 25 Jahre lang ging sie ab 1960 als *Völkerfreundschaft* für den "Freien Deutschen Gewerkschaftsbund" der DDR auf Kreuzfahrt. In der Kubakrise von 1962 befand sie sich zum Beispiel auf der Fahrt nach Kuba. Jetzt (2021) steht sie erneut zum Verkauf, 6 Mill. Dollar wollen die jetzigen Eigentümer für das alte Schiff haben. Dafür wird sich wohl kein Käufer finden, und sie wird dann den Weg aller Schiffe gehen - Abwracken - wenn sich nicht jemand im letzten Augenblick findet, der es z.B. als Hotelschiff in Warnemünde nutzen will, um diese Legende der Seefahrt zu erhalten.